NUMER ZAWIERA: „KONKURS MODELI LOTNICZYCH" — „Zmysł kierowania", „Ile linji autobusowych", Zagadnienie budowy dróg, „Pogłoski które demontuje G. M. C.", „Z życia sekcji motocyklowej S. T. C.", 10-cio lecie lotnictwa, Kronika samochodowa, Kronika lotnicza i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTYKI i LOTNIKA AUTOLOT 30 GR.

WYCHODZI WE WTORKI

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Szkolna 8, tel. 85-68. P.K.O. 16,940.

DĄBROWA GÓRNICZA — GDYNIA — KATOWICE — LWÓW — LUBLIN — POZNAŃ — PŁOCK — RÓWNE — STANISŁAWÓW — WILNO.

Rok II | 3 grudzień 1929 r. | Nr. 49 (77)

KONKURS MODELI LOTNICZYCH.

W numerze poprzednim zaanonsowaliśmy Konkurs Modeli Lotniczych. Konkurs ten urządzamy na ogólne życzenie Kółek Modelarstwa Lotniczego i poszczególnych osób zajmujących się modelarstwem lotniczym w Polsce.

Dziś po ukonstytuowaniu komisji sędziowskiej, w skład której weszli i udział swój zapewnili pp.:

mjr. inż. Tomasz Turbiak,
kpt. dr. Tadeusz Halewski,
por. pilot Janusz Meissner,
inż. Stanisław Rudziński,
red. Tadeusz Koziełłkiewicz,
konstr. Władysław Kozłowski,
instr. model. Bronisław Grzeszczyk.

Ogłaszamy kilka szczegółów, dotyczących konkursu:

Konkurs obejmować będzie modele redukcyjne (nielatające). Modele podzielone zostaną na dwie grupy: A, duże i B, małe. Do grupy A, włączone będą modele w skali poniżej 1 : 50, do grupy B, powyżej 1 : 50.

Jako nagrody dla każdej grupy redakcja narazie przeznacza:

I-sza Nagroda — Żeton złoty,
II-ga „ Żeton srebrny,
III-a i IV „ Żeton bronzowy.

Również ufundowaną zostanie NAGRODA PRZECHODNIA. Zdobywcą Nagrody Przechodniej będzie kółko modelarskie, które zgłosi najlepiej wykonany model. Nagroda Przechodnia zostanie przyznaną definitywnie na własność temu kółku, które ją zdobędzie trzykrotnie. Redakcja tyg. „Autolot" postanowiła urządzać konkursy modelarstwa lotniczego rok-rocznie.

Chcąc dać modelarzom możność należytego przygotowania się do konkursu, termin tegoż wyznaczony zostaje na dzień 16-go lutego 1930 r. Wszelkie szczegóły, dotyczące konkursu, jak: regulamin, zapisy modelistów i nagród zaofiarowanych przez poszczególne instytucje, firmy i osoby prywatne, będą podawane w dalszych numerach „Autolotu".

Zgłoszenia oraz wszelkie zapytania należy kierować do redakcji tygodnika z zaznaczeniem — „Konkurs modelarstwa lotniczego".

Redakcja.

Zmysł kierowania.

Często się słyszy zdanie, że jakiś kierowca posiada dużo „zmysłu kierowania". Co to jest „zmysł kierowania"? Czy to jest rodzaj szóstego zmysłu, który rozwinął się u ludzi, ciągle prowadzących samochód, czy też stale jeżdżących motocyklem? Tak, możemy śmiało twierdzić, że jest to rzeczywiście jakby mieszanina tego właśnie szóstego zmysłu i zdrowego rozsądku. Nie każdy kierowca cieszy się posiadaniem tego zmysłu kierowania, który jest tak pożyteczną właściwością dobrego automobilisty i posiadanie którego zmniejsza możliwość wypadku do minimum. Dla jednych osób prowadzenia samochodu jest stosunkowo rzeczą bardzo łatwą, podczas gdy dla innych jest ono *źródłem ciągłych trudności*. Kierowca o technicznie wytrenowanym umyśle, znajduje kierowanie łatwem i nieskomplikowanem, które staje się jeszcze łatwiejsze i mniej skomplikowane, jeżeli posiada zmysł kierowania.

Gdyby każdy prowadzący samochód był doskonałym kierowcą, to napewno byłoby mniej wypadków, ponieważ każdy wypadek zostaje spowodowany przez błąd lub omyłkę jednego lub drugiego kierowcy. (Nawiasem mówiąc, wszelkie zderzenia nazywamy *„wypadkami"*, a przecież w jednym wypadku na tysiąc zderzenie jest rzeczywiście wynikiem „wypadku"; pozostałe zaś są spowodowane przez mylne orjentowanie się lub przekroczenie przepisów drogowych).

Liczne zderzenia, zdają się przemawiać za tem, że niema wogóle dobrych kierowców. Tak jednak nie jest. Przyczyną tych licznych zderzeń jest fakt, że nie wszyscy kierowcy posiadają w jednakowym stopniu rozwinięty zmysł kierowania.

Każdy, kto tylko zdaje sobie sprawę czem jest zmysł kierowania, może z łatwością rozwinąć go w sobie. W tym celu należy posiadać tylko bujną wyobraźnię. Przypuśćmy np., że mądry i opanowany kierowca zbliża się do skrzyżowania dróg czy ulic. Pod wpływem imaginacji natychmiast instynktownie wyobrazi on sobie, że inny samochód zbliża się od ulicy poprzecznej, przecinając jego linję jazdy, skutkiem czego zmniejsza on szybkość swego wozu, przygotowując się do natychmiastowego zatrzymania. Nie należy myśleć, jak to wielu kierowców czyni, że można bezpiecznie jechać dalej, ponieważ ten drugi kierowca już się zatrzyma. Ten drugi bowiem *może zupełnie tak samo myśleć!*

Przy skręcaniu, kierowca powinien się zawsze trzymać jaknajbliżej swej prawej strony, aby bezpiecznie przepuścić drugi samochód. Należy zawsze pamiętać, że nie zawsze wypadek jest spowodowany przez siebie — wypadek może być również spowodowany przez drugiego kierowcę! wszak ten drugi, może być albo bardzo złym kierowcą, albo też niedoświadczonym, prowadzącym samochód poraz pierwszy.

Jest wiele prostych sposobów zabezpieczenia się od zderzenia. Przypuśćmy, że kierowca jedzie wzdłuż ruchliwej ulicy, posiadającej kilka skrzyżowań. Naturalnie będzie on przygotowany, że z ulicy poprzecznej mogą w każdej chwili pokazać się inne pojazdy; jeżeli jednak zobaczy jakieś starsze osoby, przechodzące przez jezdnię właśnie w punkcie skrzyżowania, to może być przekonany, że droga jest bezpieczna.

Tak samo jeżeli się widzi, że ludzie swobodnie przechodzą przez jezdnię ulicy poprzecznej, to można swobodnie jechać dalej, bez jakiegokolwiek uczucia strachu; jeżeli jednak jakaś grupa ludzi stoi na chodniku, pragnąc widocznie przeciąć ulicę, to zachodzi wszelkie prawdopodobieństwo, że z poprzecznej ulicy wysunie jakiś pojazd. Ponadto należy mieć zawsze zwyczaj spoglądania poprzez koła zatrzymanych przy chodniku samochodów. Widok bowiem poruszającej się pary nóg ludzkich jest nieomylnych znakiem, że jakiś przechodzień wyjdzie nagle i *bezmyślnie* z przed znajdującego się przed nami samochodu.

W porze nocnej, dobrze określają stanowisko drugiego samochodu latarnie przednie, na podmiejskich zaś szosach zbliżający się samochód jest często widoczny z odległości kilku kilometrów. I w tym wypadku nie należy nigdy uważać te znaki za absolutnie nieomylne.

Zmysł kierowania u kierowcy wielkomiejskiego, rozwija się znacznie szybciej, jak u kierowcy z okolic mniej zaludnionych, ponieważ ten pierwszy musi ciągle myśleć o tem, co w najbliższej chwili zrobi inny kierowca i musi być ciągle przygotowany na jakiś niespodziewany ruch tego ostatniego. Jeżeli się zwraca uwagę na ruch uliczny i widzi się, że zanosi się na zatrzymanie szeregu pojazdów — to należy się przygotować do zatrzymania swego wozu i nie czekać, aż znajdujący się bezpośrednio przed nami kierowca zaczyna hamować.

Jeszcze jedna mała przestroga. *Nigdy nie należy mijać samochodu*, jeżeli widzimy, że samochód ten jest poprzedzany przez inny, jeszcze wolniej jadący, wóz. Zachodzi bowiem wszelkie prawdopodobieństwo, że jadący przed nami samochód będzie usiłował przegonić wyprzedzający go wóz — a w takim wypadku o karambol trudno!

Uzupełniając powyższe uwagi, nadmienimy jeszcze, że nie należy nigdy zachowywać się gorączkowo, gdyż postępowanie takie wprowadza z równowagi i dezorientuje innych kierowców i może być również przyczyną nieszczęśliwego wypadku.

W dzisiejszych czasach — dużych szybkości i dużego ruchu kołowego na ulicach wielkich miast nowoczesnych, nie należy zaniedbywać naszego zmysłu kierowania, a przeciwnie—pielęgnować go i rozwijać w miarę możności. Kierowca, który nie oszczędza swego *mózgu i swej wyobraźni* — staje się w krótkim czasie dobrym kierowcą, posiadającym wybitną właściwość — zmysł kierowania!

2334.

Rozwój komunikacji autobusowej w Polsce czyni wciąż olbrzymie postępy. *Świadczą o tem dane statystyczne*. W roku 1924 wszystkich autobusów było w Polsce zaledwie 412, w następnym roku cyfra ta podwoiła się, a rok 1929 liczy już 2334 autobusy.

Nawet brak dobrych dróg, zwłaszcza we wschodnich częściach kraju, nie jest w stanie powstrzymać dziś rozwoju automobilizmu. Ilość autobusów rośnie z dnia na dzień. Osiedla, najbardziej dotąd upośledzone pod względem komunikacji, uzyskują połączenia ze światem. Kursuje tam wiele samochodów Zakł. Mech. „Ursus", odpowiadają one najbardziej warunkom dróg kresowych. Tak że hasło na polskie drogi — polskie samochody, pomału staje się rzeczywistością!

„Strefy" amerykańskie.

Wszędzie, gdzie panuje duży ruch, konieczna jest organizacja i dyscyplina celem jego usprawnienia. Podobnie przedstawia się sprawa z wielomiljonową armją wielkomiejskich tłumów, jak również z samochodami na ulicach wielkich miast, gdzie natłok pojazdów mechanicznych wymaga jakiejś regulacji, celem uniknięcia wypadków i dania możności szybszego posuwania się.

Inicjatywę do rozwiązania tego problemu, dały Stany Zjednoczone, najbardziej zmotoryzowany kraj na świecie. W Indianopolis, mieście liczącem 425.000 mieszkańców, gdzie na czterech ludzi przypada jeden samochód, podzielono ulicę na sześć stref, rozgraniczonych wymalowanemi na jezdni białemi pasami, przeznaczając w ten sposób po trzy strefy dla samochodów, zdążających w każdym kierunku. Strefy biegnące wzdłuż chodników, przeznaczone dla samochodów stojących, następne dwie dla samochodów jadących wolno, środkowe zaś dla aut, posuwających się najszybciej,

W ten sposób wsiada się do samochodu stojącego przy chodniku i zjeżdża się w lewo na sąsiednią strefę, z której wrazie potrzeby można z kolei wjechać na strefę środkową.

Autobusom nakazano trzymać się stref wolnej jazdy. W ten sposób przestały one zawadzać samochodom prywatnym i taksówkom.

Jakie osiągnięto wyniki? Jak stwierdziły obserwacje władz bezpieczeństwa, ilość drobnych zderzeń i potrąceń, zwłaszcza w godzinach największego ruchu, zmalała o kilkaset wypadków dziennie.

Miasto Detroit, automobilowa stolica świata, wprowadziło pewne udoskonalenia do opisanego systemu regulacji. Na głównych przecznicach wymalowano na jezdni strzały, wskazujące kierowcom dokładnie kierunek, w którym należy skręcać. Ma to znaczenie zwłaszcza dla turystów, przybywających z dalszych stron i nie znających miejscowych przepisów. Ponadto przy zmianie strefy, nakazano dawać sygnał kierunkowy tak, jak na skrzyżowaniu ulic, celem uniknięcia potrącenia przez samochody jadące z tyłu.

ZGŁASZAJCIE SIĘ do konkursu modelarstwa lotniczego w Autolocie.

Zagadnienie budowy dróg bitych w Polsce.

(R. M. i M.) pisze: Wzrastający z wielką szybkością ruch samochodowy w Polsce, stwarza aktualne zagadnienie budowy większej ilości dróg bitych, poprawy dotychczas istniejących, oraz stałej troski o ich utrzymanie w stanie należytym, nadającym się do kursowania po nich automobilów.

Wiemy doskonale, iż sieć dróg bitych w Polsce jest niewystarczającą, gdyż ogólna ich długość wynosi zaledwie *44.000 km*.

Aby gęstość dróg, przy równoczesnem zachowaniu ich jakości, doprowadzić do stanu, odpowiadającego proporcjonalnemu wzrostowi automobilizmu, powinniśmy sieć dróg bitych podwoić, a więc doprowadzić do długości około *85.000 km*.

Oczywiście, jak wszystkie większe zamierzenia w Polsce, tak i to rozbija się o brak dostatecznych funduszów na ten cel. To bowiem, co państwo wydaje rocznie na budowę, utrzymanie i administrację dróg państwowych, oraz na zapomogi, na budowę i konserwację dróg samorządowych, jest kroplą w morzu istotnych potrzeb. Wydatki te za ostatnie trzy lata budżetowe przedstawiają się następująco:

Rok 1927/28	. .	37 milj. złotych
„ 1928/29	. .	85 „ „
„ 1929/30	. .	62 „ „

Jeżeli do sumy 62 milj., preliminowanej na bież. rok budżetowy na budowę dróg, dodamy 50 milj. zł, preliminowanych przez samorządy, to otrzymamy łącznie sumę 112 milj. zł. wydatków na ten cel. Przy 44 tys. km. dróg bitych, wypada na jeden kilometr drogi bitej 2.540 zł, wówczas, gdy pokrycie 1 km. szosy asfaltem kosztuje przeciętnie 150 tys. zł.

Jeżeli zważymy, że Polsce potrzeba jeszcze ok. 40 tys. km. dróg bitych, to koszt tych robót wynosiłby 6 miljardów złotych; roboty te w obecnych warunkach wydatkowania trwałyby mniej-więcej 50 lat.

Jak znaleźć źródło dochodów na ten cel?

Projekty w tym wypadku osób prywatnych, jak i rządowe zmierzają w dwóch kierunkach: obłożenia podatkiem specjalnym zarówno właścicieli samochodów, jak i osoby, korzystające z komunikacji autobusowej, np.

Ford	320 zł
Buick	560 zł
Austro-Daimler	935 zł
Samochód ciężarowy (nośn. 1,5 t.)	375 zł

Biorąc pod uwagę, że w 1928 r. według danych statystycznych było:

Samochodów osobowych	17.900
Samochodów ciężarowych	7.900
Razem	25.800

i że cyfry te według teoretycznych obliczeń wzrosnąć winny w roku bieżącym do

Samochodów osobowych	23.000
Samochodów ciężarowych	14.000
Razem	37.000

Otrzymany z tego źródła dochód miałby przynieść 11 milj. zł.

Co do drugiego punktu projektu, to przewiduje on wprowadzenie specjalnego podatku, od biletów autobusowych na konserwacje i budowę dróg.

Poza tem projekty idą również w kierunku obłożenia podatkiem właścicieli koni 5 zł rocznie od jednej sztuki, co przy stanie posiadania 5 milj. koni w Polsce dałoby pokaźną sumę dochodu 25 milj. zł. Również projekty przewidują wyższe, niż dotychczas, obciążenie opłatą drogową przemysłu i handlu.

Ważnym niezmiernie czynnikiem jest przewidywana reforma administracji dróg. Otóż projektodawcy uważają, że należy skończyć ze szkodliwym dualizmem podziału dróg i administrowania niemi przez państwo i samorząd i wypowiadają się za oddaniem administracji dróg bitych, samorządom powiatowym.

..?

W ubiegłym tygodniu krążyły uporczywe pogłoski, że General Motors zakupiło zakłady fabryczne Citroëna i Peugeot we Francji. Zarówno jednak kierownictwo Citroëna i Peugeot'a, jak i General Motors pogłoskom tym kategorycznie zaprzeczyło.

W AMERYCE KRADNĄ NAWET SAMOLOTY.

Z Kanass City donoszą, że dwu nieznanych mężczyzn skradło samolot prywatny. Złodzieje zatelefonowali poprzednio do zarządu lotniska i kazali sobie przygotować samolot do startu, poczem przybyli i odlecieli przez nikogo nie zatrzymywani ani nie poznani.

Nowy samochód poruszany parą.

Znany konstruktor samochodów, Reepmaker d'Orville, skonstruował ostatnio podwozie samochodowe, poruszane za pomocą silnika parowego. Silnik wyposażony jest w cztery cylindry i generator pary w kształcie rury. System spalania jest automatycznie regulowany, przy pomocy elektryczności. Ponadto resorowanie stanowią ćwierć-eliptyczne resory.

Produkcja Citroën'a.

Olbrzymie zakłady Citroën'a, wzorowane na fabrykach amerykańskich, doszły w bieżącym roku do średniej produkcji 500 samochodów dziennie, przyczem produkcja ta prawdopodobnie zostanie w krótkim czasie zwiększona do 1000 wozów dziennie. Całkowita produkcja w okresie 1928-1929 wynosiła 120.000 samochodów, w okresie zaś 1929-1930 przewidywana jest produkcja 175.000 samochodów.

Dla 2.200 gości.

W czasie trwania Salonu Paryskiego Citroën urządził przyjęcie dla swych 2.200 przedstawicieli i agentów; rozrzuconych po całej kuli ziemskiej. Z samej Francji było 182 przedstawicieli. Pozatem byli reprezentanci Citroëna z Wschodu i Zachodu, mówiący setkami języków. Sam Citroën jest biegłym lingwistą na przyjęciu powitał wielu agentów w ich rodowitych językach— angielskim, niemieckim, duńskim, tureckim, a nawet w arabskim. Organizacja całego przyjęcia była wzorowa.

Międzynarodowa wystawa Komunikacji i turystyki w Poznaniu.

P. Cesanny dyrektor międzynarodowego, biura konstruktorów samochodowych, mających swą siedzibę w Paryżu i jednoczącego wszystkich konstruktorów samochodowych w liczbie 600, wydał okólnik do wszystkich wystawców samochodowych w salonie paryskim, którego zamknięcie nastąpiło 24 b. m.. zwracający im uwagę na to, że międzynarodowe biuro konstruktorów koncesjonowało wystawę komunikacji i turystyki, jaka odbędzie się w Poznaniu w lipcu 1930 r., do posiadania działu automobilowego.

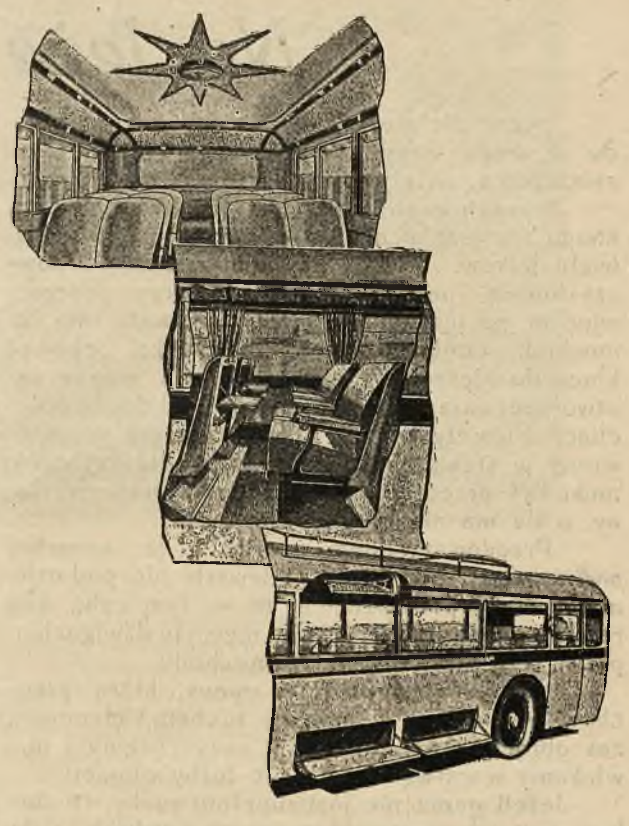
Wnętrze nowoczesnego autobusu.

W ciągu ostatnich kilku lat znamiennym rysem wytwórczości karoseryjnej angielskiej, jest dążność do zapewnienia jaknajwiększej wygody i komfortu nadwozi autobusowych.

Na pierwszy plan wnętrz nowoczesnych autobusów wysuwa się dziś wygodne dość nisko umieszczone siedzenie, zaopatrzone w szerokie i wygodne oparcia. Przed każdem siedzeniem w autobusach angielskich, częstokroć spotykamy skonstruowany w tyle oparcia siedzenia składany stolik, popielniczkę, zapalacz, lub pudełeczko na zapałki. Siedzenia są przeważnie jednoosobowe, przyczem posiadają wygodne poręcze. Same zaś siedzenia kryje się skórą, nieraz bardzo kosztowną i ozdobną.

Pięknie są również ozdobione sufity, a także częstokroć również wyściełane i kryte skórą. I wiele uroku dodają pomysłowo urządzone lampy sufitowe.

Ciekawie również rozwiązano problem pomieszczenia na bagaż, które umieszcza się nie-



1. Ozdobny sufit nowoczesnego autobusu.
2. Składane stoliki, pochyłe podnóżki, zapalniczki do papierosów i popielniczki, cechują luksusowe wnętrza nowoczesnych autobusów.
3. Obszerne pomieszczenia na bagaż, znajdujące się na dachu, oraz pod podłogą, jak również wygodne siatki na drobne przedmioty, posiadają obecnie dalekobieżne autobusy.

tylko na dachu, lecz w specjalnych pomieszczeniach, zbudowanych w samym dachu. Oprócz tego pomieszczenia, znajdują się takie same pod podłogą po obu stronach podwozia, co zostało umożliwione przez fakt, że nadwozie autobusu jest prawie dwa razy tak szerokie, jak samo podwozie.

Pomysłowo również rozwiązano w autobusach angielskich, zagadnienie wentylacji. Szczególnie ciekawy jest ostatni typ wentylatora, umożliwiający otwieranie go nawet w czasie deszczu.

Parę rycin, zaczerpniętych z tyg. „Motor" zamieszczamy powyżej. *R. L.*

Niełtukące się szkło.

Jak wiadomo szkło w samochodzie, stanowi duży współczynnik niebezpieczeństwa podczas katastrofy wozu; powodując w większości wypadków rany odniesione przez pasażerów. Niełtukące się szkło byłoby najlepszym rozwiązaniem tego problemu; jak się dowiadujemy został on pomyślnie rozwiązany; w Niemczech i Czechosłowacji już się przygotowują fabryki do wypuszczenia na rynek produktu dotychczas zupełnie nieznanego na świecie—szkła syntetycznego. Nowy ten fabrykat znajdzie powszechne zastosowanie tak jak np. znalazł kauczuk; przy pewnych przeróbkach będą z niego nawet wykonywane materjały na ubrania. Wszechobecna a praktyczna Ameryka już się zainteresowała tym wynalazkiem i zapewne wkrótce będzie o tem głośno na świecie.

Nowość w uszczelnianiu.

Jedna z firm angielskich wprowadziła nowy rodzaj pakunku; — jest on całkowicie wykonany ze stali (specjalnie preparowanej) lub miedzi a naokoło wszystkich otworów jak i obwodu (krawędzi) znajduje się specjalnie skręcony drut miedziany, spawany z całością. Ma to na celu zapobiegać przeciekaniu wody jak i osłabieniu kompresji, co przy obecnych pakunkach nie należy do rzadkości. Inowacja ta, jak w pierwszym, tak i w drugim wypadku w praktyce wykazała się doskonałemi rezultatami.



Nasz młody przemysł karoseryjny w ostatnich latach poczynił olbrzymie postępy. Dziś w tem dziale przemysłu samochodowego, jesteśmy zupełnie uniezależnieni od zagranicy. Potrafimy budować nadwozia nieustępujące w niczym, pod względem komfortu, wygody, i wytrzymałości, najlepszych nadwozi fabryk amerykańskich, 32-u miejscowy Federal, zdjęcie którego zamieszczamy, jest właśnie tym wzorem świetnych nadwozi polskich.

Na leże zimowe...

Jeżeli nie mamy zamiaru używać samochodu w ciągu zimy, to chcąc go uchronić od zniszczenia, należy go *„ułożyć na leże zimowe"*.

Przygotowanie do „snu zimowego" samochodu nie jest wcale takie proste, jak to sądzi wielu laików. Panuje bowiem bardzo, rozpowszechnione mniemanie, że wystarczy poprostu wjechać na jesieni do garażu, zostawić tam samochód, zamknąć garaż na kłódkę, schować klucz do kieszeni i pójść sobie. Na wiosnę zaś otworzyć garaż, wsiąść do samochodu i pojechać. Niestety tak nie jest, samochód pozostawiony w stanie spoczynku przez dłuższy czas, musi być przedtem odpowiednio zakonserwowany, o ile ma nie ulec zniszczeniu.

Przedewszystkiem *należy więc samochód podlewarować*, podstawiając lewarki nie pod osie, a pod ramę podwozia, a to w tym celu, aby resory niepotrzebnie się nie męczyły dźwiganiem przez całą zimę ciężaru samochodu.

Następnie zdejmujemy opony, które przechowywać należy w miejscu suchem i ciemnem, zaś obręcze kół, dokładnie oczyszczamy i powlekamy warstwą lakieru lub farby olejnej.

Jeżeli garaż nie jest zupełnie suchy, to dobrze jest zdemontować magneto i zabrać je do mieszkania.

Bardzo ważnem jest nalanie troszkę nafty, oraz bardzo rzadkiego oleju do cylindrów przez otwory świec. Ma to na celu zabezpieczenie cylindrów od zalepienia się, które uniemożliwiłoby potem rozruch. Po nalaniu nafty z olejem należy kilkakrotnie pokręcić silnik korbą, aby płyn ten dokładnie wysmarował wnętrze cylindrów. W ten sposób będą one zabezpieczone od rdzy.

Jeżeli kierowca naprawdę dba o swój wóz, to w ciągu zimy kilkakrotnie zajrzy do niego i pokręci trochę korbą, aby na całą zimę jedne sprężyny wentyli nie były ściśnięte, a drugie rozprężone.

Najbardziej szkodliwym jest stan spoczynku dla akumulatorów. Najlepiej jest ładować akumulator przez całą zimę co 5—6 tygodni po 2—4 godzin. Gdy to jednak jest niemożliwe, należy wyładować go całkowicie, ale powoli, np. zostawiając na kilka dni tylną lampkę palącą się. Gdy akumulator całkowicie się wyładuje, należy wylać kwas, przepłukać kilkakrotnie wodą dystylowaną, a potem napełnić takąż wodą.

W zamkniętych samochodach, należy okna pozostawić otwarte, aby powietrze mogło swobodnie krążyć. Obicie siedzeń należy wyczyścić i wytrzepać, najlepiej zaś odkurzyć elektrycznym odkurzaczem, potem zaś przykryć gazetami.

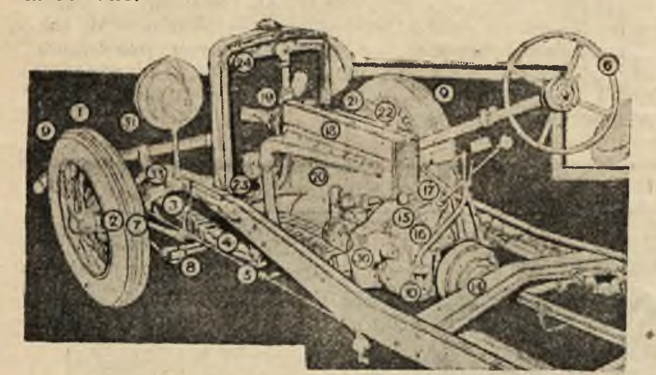
Pozostałe organy samochodu, nie wymagają specjalnych ostrożności zimowych. Oczywiście wodę należy spuścić całkowicie z chłodnicy, poczem puścić silnik w bieg na parę minut bez wody, aby resztki jej pozostałe w zagłębieniach wyparowały.

Na wiosnę dzięki tym ostrożnościom, znajdziecie wasz samochód wypoczęty i gotowy do jazdy.

KUPNO UŻYWANEGO SAMOCHODU.

Przy kupnie starego samochodu, należy zbadać szereg miejsc i części, ze stanu których możemy sądzić o zużyciu całej maszyny i jej wartości. Im mniej są zużyte poszczególne części, tem dłużej będzie chodziła maszyna bez napraw, zamiany części zużytych, a zatem większa jest jej wartość. Uszkodzenia mogą być miejscowe, ewentualnie, powodujące konieczność generalnego remontu, który oczywiście wymaga znacznego nakładu kosztów. Podobny przegląd części używanego samochodu, wykonujemy przy oddawaniu swojej starej maszyny do naprawy. Przegląd ten da nam możność skontrolowania fabryki, ewentualnie warsztaty reparacyjne, którym oddaliśmy nasz wóz, do remontu.

Niżej podajemy wykaz tych miejsc, na które należy zwrócić specjalną uwagę. Dla ułatwienia orjentacji podajemy ryciny, na których miejsca te są ponumerowane.



Koła i resory.

1) Płaszczyzny kół winny być równoległe do osi samochodu.
2) Łożyska kół przednich nie powinny być zbytnio zużyte.
3) Resory muszą mieć właściwe ugięcie i dobrze sprężynować.
4) Resory nie powinny mieć w zawiasach bocznego luzu i wahania.
5) Zawiasy te nie powinny być zbyt zużyte.

Pneumatyki.

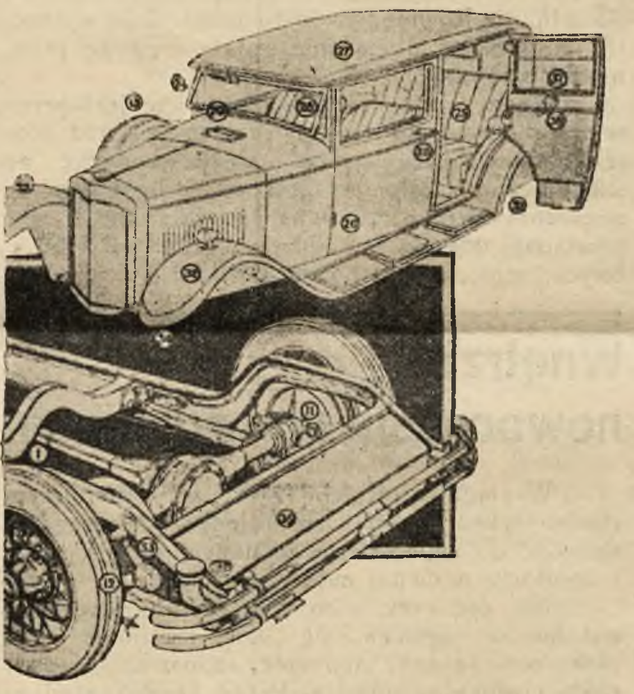
12) Opony nie powinny być pocięte i podziurawione. Miejsca uszkodzone powinny być dobrze zalepione.
13) Opona zapasowa nie powinna posiadać żadnych uszkodzeń.

Silnik.

18) Zawory i ich popychacze nie powinny być zużyte.
19) Należy obejrzeć oś, wentylatora i jego skrzydełka.
20) Kompresje badamy obracając silnik ręcznie (starteru w tym celu używać nie należy, gdyż silnik obróciłby zbyt szybko).
21) Należy obejrzeć mechanizm gaźnika.
22) Nie powinny wykazywać żadnych uszkodzeń, kontakty przerywacza — magneta.

Chłodzenie.

23) Chłodnica nie powinna przeciekać. Należy obejrzeć ją i od strony wewnętrznej.
24) Należy dokładnie obejrzeć miejsca połączenia chłodnicy z rurami. Części gumowe nie powinny nosić śladów uszkodzeń od gorącej wody.



10) Ważnem jest zużycie mechanizmu hamulca ręcznego.
11) Pokrycie szczęk hamulcowych nie powinno być zużyte, bębny nie powinny być zdarte.

Przeniesienie napędu.

14) Należy obejrzeć czopy przekładni kardanowej; jest to bardzo ważna część mechanizmu podwozia.
15) O ile jest to możliwe, należy otworzyć skrzynkę biegów i sprawdzić stan kół zębatych.
16) Należy dokładnie obejrzeć wszystkie części skrzynki biegów.
17) Należy sprawdzić połączenie drążka ze skrzynką biegów i stwierdzić, czy nie jest ono zbyt zużyte.

Kierowanie.

6) Kierownica nie powinna wykazywać znacznego luzu.
7) Czopy kół przednich powinny być w zupełnie dobrym stanie.
8) Dźwignie łączące, nie powinny mieć luzu bocznego.
9) Bardzo jest ważne prawidłowe zmontowanie mechanizmu, sterowania kół przednich.

Część elektryczna.

30) Starter powinien być w zupełnie dobrym stanie i działać od ręki. Uzębienia koła starteru, nie powinny być zużyte. Prądnica powinna dawać prąd o natężeniu dostatecznem do ładowania baterji akumulatorów.
31) Latarnie powinny posiadać zwierciadła w zupełnie dobrym stanie, przewody nie uszkodzone.

Nadwozie.

25) Należy przejrzeć poduszki samochodu.
26) Zawiasy drzwiczek i zamki najczęściej są w złym stanie. Drzwiczki przylegają źle i nie domykają się.
27) Należy obejrzeć również dach nadwozia, o czem zwykle się zapomina.
28) Tafla przednia przed kierowcą, powinna łatwo poruszać się w zawiasach i dać się umocować w każdem położeniu.
29 Ta tafla powinna być umocowana w ten sposób, by po jej zamknięciu woda deszczowa nie przedostawała się do wnętrza samochodu.
36) Okna samochodu powinny dawać możność umocowania ich w każdem położeniu.
37) Okna podczas jazdy powinny pozostawać nieruchome i nie hałasować.

Ogólnie.

32) Należy obejrzeć ogólny stan błotników.
33) Ważnym jest stan urządzenia do tłumienia wstrząsów.
34) Rdza nie powinna znajdować się nawet na brzegach błotników.
35) Zbiornik benzyny nie powinien przeciekać.

Badanie maszyny w czasie jazdy próbnej. Maszyna musi iść cicho. Silnik powinien pracować sprawnie i na małych obrotach. Kierowanie powinno być łatwe. Hamulce powinny działać bez zarzutu.

Z ŻYCIA SEKCJI MOTOCYKLOWEJ

przy Sosnowieckiem Tow. Cyklistów.

Ruchliwe Towarzystwo Cyklistów w Sosnowcu, zajmujące poczesne miejsce w kolarstwie polskiem, nie mogło oprzeć się duchowi czasu i zorganizowało u siebie Sekcję motocyklową. Zaczątkiem Sekcji, byli dwaj członkowie Towarzystwa, którzy w 1927-ym roku zapoczątkowali, dziś już tradycyjny bieg kurjerski na motocyklach z Sosnowca do Warszawy na Zamek w dniu święta narodowego z depeszą hołdowniczą do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej. W roku bieżącym Sosnowieccy motocykliści, spotkawszy przy tej okoliczności w Warszawie Prezesa Polskiego Związku Motocyklowego p. jenerała Sikorskiego, który przewodniczył śląskiej sztafecie motocyklowej na Zamek, zachęceni przez niego, postanowili zorganizować Sekcję Motocyklową i zgłosić swój akces do P.Z.M.

Już w dniu 27 maja, po odpowiedniej agitacji, zdołano zebrać czternastu motocyklistów z Zagłębia Dąbrowskiego i na walnem zebraniu w tym dniu, ukonstytuowano autonomiczną Sekcję Motocyklową przy S. T. C. z własnym Zarządem na czele. Zabrano się raźno do roboty, opracowano program turystyczny na sezon letni i przyjęto udział w ogólnem życiu motocyklowem kraju.

W dniu 15 czerwca młoda Sekcja zdobywa pierwsze odznaczenie na raidzie gwiaździstym w Katowicach, otrzymując nagrodę klasową ufundowaną dla największej liczby uczestników w raidzie.

O urządzeniu u siebie zawodów motocyklowych Sekcja nie mogła marzyć, gdyż nie posiada wśród swoich członków jeźdźców odpowiednio wykwalifikowanych, a także i szczupłe fundusze nie pozwoliły na to.

Zwrócono głównie uwagę na turystykę, a dla zachęty wyznaczono nagrody, pod postacią żetonów; za przejechanie 1800 klm. — złoty żeton, za 1200 — żeton srebrny i za 800 klm. żeton bronzowy.

Programowych wycieczek odbyto 24 i przejechano ogólną ilość 9545 kilometrów. Najdłuższa wycieczka 950 klm. miała miejsce do Poznania na P. W. K. dokąd udało się czterech jeźdźców. Największa ilość uczestników na wycieczce było — 10-ciu jeźdźców. Członkowie Sekcji przyjmowali również udział w wyścigach kolarskich, urządzanych przez S. T. C. i inne Towarzystwa sportowe Zagłębia, jako kontrolerzy trasy i pomoc sanitarna na motocyklach, gdyż Sosnowiecka Kasa Chorych, posiadająca wiele pojazdów mechanicznych, nie chce udzielać swej pomocy sportowcom.

Niezależnie od wycieczek programowych, członkowie Sekcji wyjeżdżali pojedyńczo na motocyklach na dalsze wycieczki jak np. do Lwowa, Gdyni, Brześcia n|B. i t. d.

Zarząd odbył 15 posiedzeń. Obecnie Sekcja liczy 20 członków.

W dniu 3-m listodada r. b. uroczyście zamknięto sezon letni jazdy defiladą po mieście, wspólną fotografją i skromnem śniadaniem.

Podczas śniadania Pani Dziordzińska **udekorowała najwytrwalszych jeźdźców** żetonami, a mianowicie: przewodniczącego Sekcji p. H. Levittoux i druha L. Dziordzińskiego złotemi żetonami, druha Fr. Starczyka — srebrnym żetonem oraz druhów C. Wawrzeckiego, B. Kwiatkowskiego i K. Mędrzeckiego — bronzowymi.

W dniu tym wyruszyli z Katowic w podróż na około świata, znani motocykliści druhowie Bogacki i Paździor, ktorzy nie omieszkali po drodze odwiedzić ucztującą Sekcję Sosnowiecką.

Obecnie Zarząd Sekcji przystąpił do opracowania planu działalności, na rok przyszły i spodziewa się, że uda mu się osiągnąć wyniki zadawalające.



Zderzenia ze słoniami.

W pewnem mieście w Straits Settlements, na półwyspie Malajskim, raz po raz następowały w nocy zderzenia samochodów ze słoniami, przenoszącemi ciężary. Biuro Informacyjne General Motors podaje, że na skutek tych zderzeń władze wydały rozporządzenie, by słonie kursujące w nocy po ulicach, zaopatrzone były w światła.

Dziesięciolecie komunikacji powietrznej.

W roku bieżącym mija 10 lat od zaprowadzenia pierwszych linij, regularnej komunikacji powietrznej.

Patrząc z dnia na dzień na postępy lotnictwa, nie zdajemy sobie sprawy, w jak błyskawicznym tempie rozwija się ono i jak olbrzymie postępy już osiągnęło.

Przypomnijmy sobie rok 1903-ci, gdy bracia Wright, po raz pierwszy „dosiedli sztucznego ptaka“, wyposażonego w silnik spalinowy, dokonywując lotu, trwającego 59 sekund. Przypomnijmy sobie rok 1909-ty, gdy Blériot poraz pierwszy przebył przestrzeń 38 klm., dzielącą kontynent od wysp Brytyjskich. Przypomnijmy sobie rok 1912-ty, gdy poraz pierwszy zaprowadzono przewóz poczty drogą powietrzną, między Calais i Dover. Przypomnijmy sobie wreszcie rok 1919-ty, gdy francuskie Towarzystwo „Compagnie des Messagieres Aériennes“, jako pierwsze w świecie, zainstalowało linję regularnej komunikacji powietrznej, łączącą Paryż z Lille.

Przecież to zaledwie lat kilka minęło od tych epokowych wydarzeń, a już cały świat pokryty jest gęstą siecią komunikacji powietrznej; niemal każde miasto ma swe lotnisko, niemal do każdego zakątka kuli ziemskiej, dostać się można drogą powietrzną.

Samolot czy sterowiec niema przeszkód, może latać dniem i nocą ponad najwyższemi górami i najobszerniejszemi oceanami.

Zarejestrowane obecnie wyczyny samolotów stwierdzają, iż latać one mogą z szybkością około 530 klm./godzinę, na wysokości ponad 12.700 m., mogą unieść po 170 pasażerów, mogą jednym lotem przebywać przestrzeń ponad 8.000 klm., mogą utrzymywać się w powietrzu bez potrzeby uzupełniania materjałów pędnych ponad 55 godzin, mogą w locie zaopatrywać się w potrzebne materjały pędne i *latać bez przerwy godzin 420.*

Wierzyć się nie chce, że genjusz ludzki osiągnął te wspaniałe rezultaty w ciągu zaledwie jednej ćwierci wieku!

Komunikacja powietrzna w ciągu pierwszych dziesięciu lat swego istnienia, rozwinęła się również bardzo szybko. Po linji francuskiej, o której wspominałem wyżej, w tymże roku angielskie Tow. „Handley Page“ zainstalowało połączenie lotnicze z Londynu do Paryża, poczem powstało wiele przeróżnych towarzystw komunikacji powietrznej, zarówno w Europie, jak i w Ameryce.

Używane początkowo w komunikacji powietrznej samoloty, znacznie różniły się od dzisiejszych luksusowo urządzonych limuzyn. Były to aparaty pozostałe z wielkiej wojny; pasażerowie entuzjaści — siedzieli na workach pocztowych, w miejscu przeznaczonem przez konstruktora na karabin maszynowy. Dziś wymagamy od samolotu nietylko tego samego komfortu, jaki zapewnia nam kolej, ale nawet większego; wymagamy, aby był ogrzany, aby miał wygodne fotele i łóżka, ażeby swobodnie można się w nim przechadzać, aby miał toaletę, radjo, bufet gorący i t. d. i t. d. Wszystkie te postulaty technika wypełniła: latają sleepingi i wagony restauracyjne, ludzie odbywają podróże wygodnie i bezpiecznie naokoło świata.

Dziesięć pierwszych lat komunikacji powietrznej, zapewniło jej bezpieczeństwo, komfort i wygodę, nie zdołało rozwiązać jedynie kwestji rentowności. Sprawa ta wysuwa się zatem obecnie na plan pierwszy.

Chociaż osiągnięcie samowystarczalności komunikacji powietrznej w dzisiejszym jej stanie jest trudne, to jednak nie możemy zapominać, że do dnia dzisiejszego deficytowy jest przewóz pasażerów koleją, pomimo tego, że kolej ma za sobą już stuletnią tradycję oraz, że dotychczas towarzystwa okrętowe nie mogłyby istnieć samodzielnie bez poparcia finansowego z zewnątrz.

Specjalnie korzystne walory, nadaje komunikacji powietrznej, charakterystyczna dla niej szybkość, co niewątpliwie spowoduje, że już w niedługim czasie lotnictwo wysunie na pierwszy plan, przed koleją i żeglugą morską, również w dziedzinie rentowności. Zapowiedź tego mamy realną w istniejącej linji powietrznej New-York-Chicago, która nietylko nie wymaga subwencji, ale dzięki wielkiej ilości przewożonych przesyłek pocztowych, przynosi nawet dochody. Oczywiście przytoczony dowód dla naszych stosunków w dobie obecnej jest słaby, skoro weźmiemy pod uwagę, że na dochodowość wskazanej linji składają się specyficzne przesłanki, u nas dziś nieistniejące, jak: olbrzymia, wynosząca 1.300 klm. przestrzeń, dzieląca oba miasta, duży ruch handlowy i amerykańskie tempo pracy; tem niemniej jednak przykład przytoczony dowodzi, że rentowność komunikacji powietrznej, nawet w dzisiejszym stanie techniki, nie jest niemożliwością.

Osiągnięte w lotnictwie postępy, dają niepłonną nadzieję, że tak jak opanowana została najważniejsza dziedzina: bezpieczeństwo, przyjdzie również kolej na rozwiązanie drugiego zasadniczego zadania: rentowności. Niezawodnie kwestja ta rozwiązana będzie w ciągu drugiego dziesięciolecia komunikacji powietrznej. *J. W.*

Czy bilety samolotowe są drogie?

Ponieważ często słyszy się zdania, że przez przestworza podróżować mogą jedynie ludzie zamożni, gdyż bilety samolotowe są drogie, stwierdzić należy, że zastrzeżenia takie są zupełnie nieuzasadnione. Chociaż bowiem ceny biletów samolotowych odpowiadają mniej więcej cenom biletów kolejowych 1-ej kl., to jednak Polskie linje lotnicze „L. O. T.“. udzielają dwudziesto procentowych zniżek wszystkim osobom, które są członkami L.O.P.P. (może nim być każdy), nie mówiąc o urzędnikach państwowych, oficerach i t. d., którzy płacą tylko połowę ceny. Jeżeli ponadto weźmiemy pod uwagę okoliczność, że samolot w dwie godziny przelatuje przestrzeń, na przebycie której najszybszy pociąg zużyć musi 7 do 8-miu godzin, oraz, że pasażerowie lotniczy bezpłatnie odwożeni są samochodami z lotnisk do centrów miast, — musimy dojść do przekonania, iż komunikacja powietrzna u nas jest tańsza niż kolejowa, a zatem, że ceny biletów nie powinny być przeszkodą w korzystaniu z niej.

Zaznaczyć wreszcie należy, iż bilety samolotowe w Polsce są znacznie tańsze niż zagranicą.

Najnowszy „wyczyn“ Ameryki

Podróż poślubna... spadochronem, jej szumna zapowiedź i smutny Koniec.

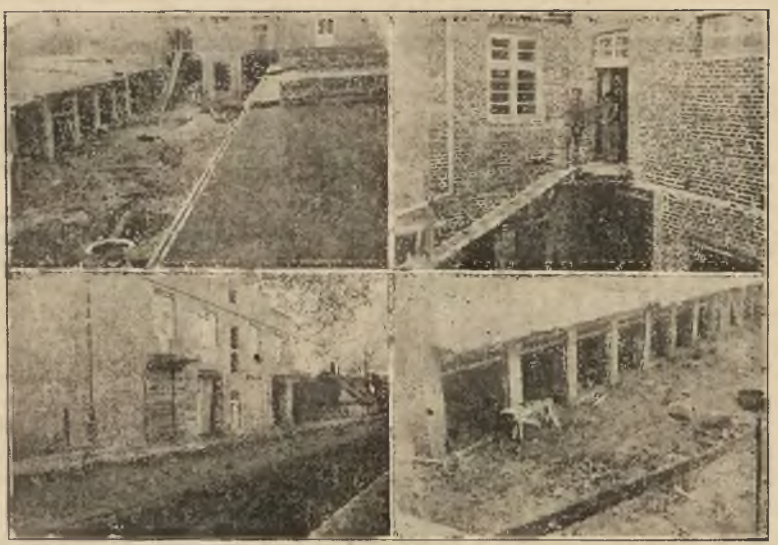
Prasa amerykańska, notuje świeży kwiatek charakterystycznej dla Amerykaninów żądzy sensacyj, zapowiadając ślub mechanika Donalda Babcocka z telefonistką Marjorie Klinger w samolocie na wysokości 1000 mtr.

Ponieważ jednak sam ślub w samolocie należy dzisiaj w Ameryce do rzeczy już dosyć „codziennych“, młoda para ma zademonstrować licznie zgromadzonych widzom zupełnie nowy pomysł, mianowicie „podróż poślubną“ młodej pary, oraz 12 gości weselnych spadochronem. Rzeczywiście coś dotąd jeszcze niewidzianego.

Zapowiedź sensacyjnego ślubu ściągnęła na lotnisko tłumy ludzi.

Ślub odbył się w rzeczy samej na wysokości 800 metrów w samolocie, szybującym z szybkością 175 km. na godzinę. *Nastąpiły skoki.* Najpierw wyskoczyła panna młoda. Spadochron jej odmówił posłuszeństwa, wobec czego *poniosła śmierć na miejscu.* Także spadochron pana młodego nie otworzył się na czas, wskutek czego i on zginął. Ponieważ i trzeciemu pasażerowi skok się nie udał, gdyż omal nie wpadł do dołu *w którym gaszono wapno,* przeto reszta gości odstąpiła od zamiaru lądowania zapomocą spadochronów.

Tak więc oryginalność swego ślubu przypłacili nowożeńcy śmiercią.



Czytelnicy zapewne pamiętają artykuł, p. t. „O budowę wielkich garaży“, zamieszczony parę tygodni wstecz na łamach „Autolotu“. Oto w odpowiedzi na rzucone hasło—„o konieczności budowy pomieszczeń dla automobili“—otrzymaliśmy od p. Zygmunta Popławskiego, znanego w Warszawie przedsiębiorcy samochodowego, zaproszenie do zwiedzenia mającej się na ukończeniu budowy garażu. Garaż p. Popławskiego, który powstał w iście amerykańskim tempie, pod względem udoskonaleń, zastosowania najniezbędniejszych środków i instalacji, zaliczony być może do najlepszych garaży w Warszawie. Zamieszczone powyżej zdjęcia dziś już zapewne daleko odbiegają od rzeczywistości, (dokonane trzy tygodnie wstecz) obecnie garaż jest już całkowicie wykończony i po mału zapełnia się maszynami, a klienci takiego przedsiębiorcy jak p. Popławski, będą napewno obsłużeni ku swemu całkowitemu zadowoleniu.

MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA

Komunikacji i Turystyki w 1930 r. w Poznaniu.

W lipcu 1930 r. zbiera się najpierw w Warszawie a potem w Poznaniu światowy Kongres Związku Przedsiębiorstw Komunikacyjnych (L'Union Internationale du Transport en Commun).

Kongres ten, w którym wezmą udział reprezentanci przeszło 3000 przedsiębiorstw, należących do Rządów, gmin wiejskich i miejskich, samorządów prowincjonalnych i wreszcie prywatnych, reprezentuje rynek odbiorczy przemysłu komunikacyjnego całego świata.

Z okazji tego kongresu odbędzie się w lipcu 1930 r. w Poznaniu pierwsza w Polsce Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki. Trwać ona będzie od dnia 6 lipca do dnia 10 sierpnia 1930 r.

Wystawa ta o charakterze fachowym, specjalnym i poważnym, obliczona jest też na publiczność ściśle fachową a mianowicie: P. p. inżynierów, finansistów, fabrykantów, kupców, hotelarzy, przedstawicieli zdrojowisk i t. p.

Zgodnie z powyższem założeniem Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki dzieli się na trzy sekcje:

1. Sekcja automobilowa.

Do niej należą: automobile, autobusy, cyklonetki, traktory, automobile dla specjalnego użytku, jak pożarnictwo, kuchnie wojskowe, czołgi, motocykle, rowery, akcesorja. Sekcja atomobilowa posiada kilka działów.

Dział samochodów, który wymaga specjalnego zezwolenia Międzynarodowego Związku Producentów automobili, będzie otwarty — zgodnie z pozwoleniem, otrzymanym od biura Związku, na przeciąg trzech tygodni.

2. Sekcja komunikacji ogólnej.

Tu wchodzą wszystkie środki komunikacyjne, nie wyszczególnione w sekcji I, a mianowicie: lokomotywy, wagony, sygnalizacja, urządzenia dworcowe, chłodnie i wszystko, co się odnosi do kolejnictwa szeroko — i wąsko-torowego, dalekobieżnego i lokalnego, tramwajnictwa, żeglugi morskiej i rzecznej, urządzenia portowe, lotnictwo, urządzenia portów lotniczych, telegraf, telefon, radjo, telewizja, towarzystwa transportowe, towarzystwa okrętowe, propaganda portu, propaganda towarzystw kolejowych, budowa mostów i dróg, śluz, kanałów i t. p.

3. Sekcja Turystyki.

Do tej sekcji należy przegląd ważniejszych zdrojowisk, sanatorjów, zabytków, propaganda miast i całych prowincyj, propaganda turystyczna kolejowa, hotelowa itp. Tu również będą wystawione wszystkie wydawnictwa, odnoszące się do tych tematów oraz kartografja. Pokaz jest pomyślany w ten sposób, że każde Państwo otrzyma swoją halę, której dana prowincja będzie miała szereg stoisk, każde reprezentujące inną miejscowość. W poszczególnym stoisku powierzchnia ścian będzie rozsprzedana hotelom, sanatorjom, pensjonatom, większym sklepom, teatrom, kasynom itp.

Ceny stoisk, ze względu na istnienie już odpowiednich budynków wystawowych, będą nader niskie.

Bardziej szczegółowych informacyj o warunkach i udogodnieniach dla P. p. Wystawców udziela Zarząd Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, ul. Marszałka Focha 18.

As lotnictwa amerykańskiego ofiarą zawodu.

Jeden z najlepszych amerykańskich lotników, Georg T. Cuddihy padł ofiarą katastrofy w czasie „oblatywania“ samolotu angielskiego nad lotniskiem Anacostia.

Na wysokości 3266 metrów aparat nagle zaczął spadać, zatrzymując się na wysokości 1800 mtr. przez małą chwilę, poczem runął na ziemię i głęboko wrył się w ziemię.

Zwłoki pilota wydobyto w formie zniekształconej masy.

Pół miljona kilometrów w powietrzu.

W m. b. pilot Polskich Linij Lotniczych „LOT", Kazimierz Burzyński, prowadząc samolot na linji Lwów-Warszawa, ukończył pół miljona kilometrów, które przebył w powietrzu w służbie pilota komunikacyjnego.

Pan Burzyński jest pierwszym pilotem w Polsce, który osiągnął tę olbrzymią drogę powietrzną, równającą się podróży na księżyc wraz z trzema okrążeniami kuli ziemskiej.

Dzielny pilot odległą tę przestrzeń podobloczną, przebył w codziennych lotach, nie narażając żadnego z przewożonych pasażerów na jakikolwiek szwank na zdrowiu.

Powyższy jubileusz jest najlepszym dowodem pełnego bezpieczeństwa naszej komunikacji powietrznej, a fakt, że jubilat, pełniąc zawód pilota od r. 1923, czuje się jaknajlepiej, świadczy o tem, że żegluga powietrzna jest zdrowa i nietylko nie wpływa ujemnie na organizm, a przeciwnie — hartuje go.

ODDZIAŁY I EKSPOZYTURY Tygodnika „AUTOLOT" w Polsce: DĄBROWA GÓRNICZA—Wieczorek Stefan, 3-go Maja 21. GDYNIA — Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Pocztowy I. LWÓW — „Nowa Reklama", Batorego 23, tel. 9-24. LUBLIN — Sawicki „Lech", Bernadyńska 9, tel. 80. POZNAŃ—„Ruch", Ratajczaka 36, tel. 20-81. PŁOCK—Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Poczt. I. RÓWNE — Chmielnicki, Obwodowa 84. STANISŁAWÓW — Brawerman & Geller, Sobieskiego 11.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, 10 groszy za wyraz.

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ QRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „RAPIDE" Grzybowska 49 tel. 416-81. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. z o. o.